LE GRAND DÉBAT

Audition numéro #16

NANTES, LA LOIRE ET NOUS

Le 26 février 2015
Centre des expositions de Nantes Métropole

Thème de l'intervention
Etudes des solutions de franchissements de la Loire : état d'avancement

Intervenant
Eric Chevalier

Auditions mode d'emploi. Les auditions publiques du grand débat ont toutes été menées sur le même modèle. Désigné par la commission du grand débat, chaque expert auditionné a présenté son propos durant 20 minutes. Suivait un temps de questions/réponses de 20 minutes animé par un binome membre de la commission - membre de l'équipe projet. L'audition était publique mais les participants n'étaient pas autorisés à poser des questions. 6 à 8 auditions pour chacun des 4 thèmes du débat ont été menées entre décembre 2014 et avril 2015.
Retrouvez les auditions filmées dans leur intégralité sur www.nanteslaloireetnous.fr/les-contributions

Intervenant

Eric Chevalier
Directeur général délégué
à la cohérence territoriale
à Nantes Métropole

Nantes Métropole est l'établissement public en charge de la programmation et de la construction des infrastructures de voirie, dont les ouvrages de franchissements, à l'échelle de l'agglomération nantaise (hors périphérique). Elle a adopté en 2011 un Plan de Déplacements Urbains visant à diminuer la place de la voiture dans les modes de déplacements.

En savoir plus sur le Plan de Déplacements Urbains : www.nantesmetropole.fr/la-metropole/competences/le-plan-de-deplacements-urbains-2010-2015-perspectives-2030-23842.kjsp ?RH=1263456986849

Résumé de l'intervention

Du fait des projets urbains programmés en bord de Loire (Ile de Nantes, Bas Chantenay, Rezé les Isles), 150 000 franchissements quotidiens de Loire supplémentaires sont attendus en centralité d'ici 2030. Les objectifs ambitieux du Plan de Déplacements Urbains (une part de la voiture limitée à tiers) permettront tout juste de maintenir le nombre de déplacements effectués en voiture. Il est donc nécessaire de prévoir de nouveaux ouvrages de franchissement pour accueillir les flux supplémentaires. Les besoins se situent entre le pont Anne de Bretagne et celui de Cheviré où prennent place les projets urbains. Nantes Métropole a ainsi étudié un ensemble de solutions de franchissements : transport par cable, pont à transbordeur, navette fluviale, pont fixe ou mobile, pont levant et tunnel à caissons immergés.

Chaque solution répond à une part de la problématique. Mieux franchir la Loire demain, c'est combiner ces projets dans le temps, au fil de l'arrivée des habitants et équipements. Des solutions de franchissement à ne pas choisir sous l'angle exclusif de la mobilité : elles devront permettre les autres usages souhaités de la Loire.

L'audition exhaustive sur www.nanteslaloireetnous.fr/participer/les-auditions-publiques/8eme-audition-publique-theme-mobilite-et-franchissements

Direction de la communication Nantes Métropole - mai 2015 - SNM01661 / 16

La Loire, la mobilité et les franchissements

Thème de l'intervention
Etudes des solutions de franchissements de la Loire : état d'avancement

Le 26 février 2015
Centre des expositions de Nantes Métropole

Pourquoi de nouveaux franchissements ?

On compte aujourd'hui 410 000 franchissements de la Loire chaque jour via l'ile de Nantes, la moitié s'effectue en voiture ou deux roues motorisé. Les objectifs ambitieux du Plan de Déplacements Urbains (PDU) fixent pour 2030 une baisse de cette part à 1/3 des franchissements.

Dans le même temps, 130 000 à 150 000 franchissements supplémentaires sont attendus. Ainsi, même si les objectifs du PDU sont respectés, le nombre de franchissements en voiture devrait quand même se maintenir. De plus, pour atteindre ces objectifs, il sera nécessaire de dédier plus d'espace sur les ouvrages existants aux piétons, vélos et transports en commun en site propre, ce qui limitera l'emprise pour la voiture. D'où le besoin de nouveaux ouvrages de franchissement pour conserver une traversée de qualité pour ceux qui ne peuvent pas se déplacer autrement.

Les besoins de franchissement se concentrent entre le pont Anne de Bretagne et celui de Cheviré : c'est là où les nouveaux habitants et de nouvelles entreprises vont s'installer, du fait des grands projets urbains à venir, sur le Bas Chantenay, sur l'ouest de l'île de Nantes (CHU, Prairie au duc) et sur Rezé les Isles-Pirmil.

Optimisation des ouvrages existants

« L'optimisation des ouvrages existants pourrait permettre de gagner 5 à 10 % de capacité ce qui couvre au mieux un tiers des besoins »

Pont Anne de Bretagne

Il s'agit à la fois d'accueillir un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) et des espaces confortables pour les modes doux. Quelle que soit la solution (ajout passerelle modes doux, création pont dédié au TCSP ou renforcement et élargissement du pont), elle nécessite de diminuer la place des voitures à une seule file dans chaque sens. Coût : de 8 à 26 M€

Pont de Cheviré et de Bellevue

Des expérimentations sont lancées en 2015 avec la préfecture sur Cheviré : régulation par feu de l'accès aux bretelles du périphérique, meilleure affectation des voies de circulation. Si elles sont positives, elles pourraient être élargies à Bellevue et permettraient de gagner 5 à 10% de capacité. Ces solutions de court terme sont à mettre en oeuvre mais ne règlent pas tous les besoins futurs.

Nouveaux franchissements

La solution transport par cable

C'est une solution qui gère les modes doux, peut relier des axes de transport en commun mais ne répond pas à la problématique voiture. Ses atouts : rapidité de traversée, fréquence élevée et pas d'entrave à la navigation. Ses inconvénients : on ne peut pas multiplier les stations (il faut capter énormément de monde là où il s'arrête), des files d'attente potentielles en intermodalité, des pylones marquant le paysage et une règlementation très contraignante pour le survol des habitations qui oblige à passer par des corridors peu denses. Deux secteurs ont été étudiés : Gare maritime – Ouest Ile de Nantes - Rezé les Isles et Gare de Chantenay – Trentemoult. Dans cette dernière hypothèse, le transport par cable ne répond pas à la demande essentiellement voitures.

Coût : 30 à 100 M€
Délai de réalisation : 3 à 5 ans

Direction de la communication Nantes Métropole - mai 2015 - SNM01661 / 16

« Mieux franchir la Loire demain, c'est combiner ces projets dans le temps, au fil de l'arrivée progressive des nouveaux habitant »

Le pont à transbordeur

Cet ouvrage permet de faire transiter à peu près tous les modes y compris un transport en commun. Cependant, pour l'ouvrir aux voitures, il sera nécessaire de contruire des espaces d'attente importants de type parking, ce qui parait difficile en zone urbaine dense. Au delà de l'accueil des modes doux, ce type d'ouvrage se justifie essentiellement par son intérêt touristique. Ce ne sont pas les besoins de mobilité qui fondent seuls le choix seul du pont à transbordeur.

Coût : 80 à 120 M€

Délai de réalisation : plus de 5 ans

La navette fluviale

Compte tenu du débit et de l'accueil des seuls modes doux, les navettes fluviales ne peuvent répondre qu'à une partie des besoins futurs, en complément d'autres offres.

Coût : de 2 à 7 M€

Délai de réalisation : 2 ans

Le pont fixe ou mobile sur le bras de la Madeleine

L'intérêt de construire un pont tous modes en aval du Pont Anne de Bretagne est de soulager ce dernier qui pourrait accueillir les modes doux et un transport en commun en site propre. Il permet aussi de soulager le quai de la Fosse qui peut ainsi devenir un espace qualitatif pour déambuler. Cette solution augmente aussi la capacité de franchissement en proximité de la centralité. Si le pont est fixe, la navigation fluviale est reportée en aval pour certains bateaux type Bélem ; si le pont est mobile, il faut compter un coût supplémentaire de 20 %. Des variantes de type passerelle mode doux ont également été étudiées.

Coût : de 33 à 50 M€

Délai : de 5 à 6 ans

Le pont levant entre Trentemoult et Chantenay

Il a tous les intérêts d'un pont avec le maintien de toutes les activités maritimes. Cependant, le coût est très élevé et en cas de levée pour le passage d'un bateau, il faut compter 2h d'interruption du trafic. Si c'est à une heure de pointe, on perd 50% de la capacité de trafic. De plus, l'ouvrage est imposant, marquant dans le paysage et peu accessible aux modes doux.

Coût : de 160 à 245 M€

Délai de réalisation : plus de 10 ans

Le tunnel entre Trentemoult et Chantenay

Le projet étudié ne consisterait pas à forer un tunnel, mais à immerger des caissons au fond du fleuve. L'ouvrage permettrait de libérer une partie du transit via l'île de Nantes. Il répond à des besoins voiture moyenne distance à l'échelle de l'agglomération mais peut aussi avoir des usages modes doux si on prévoit leur émergence dès la rive, la largeur de la Loire étant de 200 mètres.

Coût : à partir de 210 M€

Délai de réalisation : plus de 10 ans

Conclusion

Chaque solution répond à une part de la problématique. Mieux franchir la Loire demain, c'est combiner ces projets dans le temps, au fil de l'arrivée progressive des nouveaux habitants.

Direction de la communication Nantes Métropole - mai 2015 - SNM01661 / 16

questions / réponses

Thème de l'intervention
Etudes des solutions de franchissements de la Loire : état d'avancement

Le 26 février 2015
Centre des expositions de Nantes Métropole

Question 1.

Si on se projette dans le temps, peut-on évoquer un séquencement réaliste de ces différents projets au regard des enjeux urbains et des contraintes financières ?

Paul Cloutour, membre de l'équipe projet

EC : Selon les solutions techniques, certaines sont plus ou moins rapides à mettre en oeuvre. Le développement urbain va aussi s'étaler sur les 20 à 30 ans à venir : chaque année verra arriver son lot de nouveaux habitants, d'équipements... Toutes les solutions ne sont pas nécessaires immédiatement mais devront suivre l'évolution des besoins de mobilité pour éviter la congestion.
Les élus aurons à choisir et séquencer cette offre en répondant aux questions :
en quoi les solutions répondent aux besoins de mobilité ?
quelle est la capacité à les rendre compatibles avec les autres demandes ? Les solutions de franchissement ne peuvent pas être choisies sous l'angle exclusif de la mobilité, il faut tenir compte de toute la volonté que l'on a sur la Loire : paysage, ambiances, berges, activités sur le plan d'eau et à côté.
Selon ces différents critères, on pourra définir les ouvrages pertinents. Autre élement, s'il fallait financer tout tout de suite, on en serait incapable !

Question 2.

Y-a-t-il des exemples de villes qui vous ont marqué et qui peuvent éclairer les choix nantais ?

Elise Roy, membre commission du débat

EC : Tout d'abord, sans être un exemple, la Chine construit de nombreuses villes nouvelles auprès de fleuves et le parti pris est de proposer une solution de franchissement tous les 400 mètres. On sait qu'il faut dipsoser de suffisamment d'ouvrages pour favoriser les déplacements à pied ou à vélo. A Nantes, entre Cheviré et Anne de Bretagne, sur un territoire qui a des perspectives de développement fortes, il y a 5 kilomètres sans franchissement. C'est un vrai problème.
Les exemples repérés en Europe sont essentiellement en Europe du Nord : aux Pays-Bas je pense à Rotterdam, en Belgique et en Allemagne. Et globalement ce sont des villes qui ont un usage largement plus étoffé de leur fleuve que nous sur la Loire, d'où le besoin de concilier traversée avec un élément fort de leur économie et des solutions innovantes.

Question 3.

Quelles solutions de tunnels forés sont à écarter compte tenu de la géologie à Nantes ?

Paul Cloutour

EC : Descendre très profond dans un tunnel classique que l'on perce avec un tunnelier oblige à rentrer très loin sur la berge car l'on doit limiter les pentes à 6%. Or à Nantes, le besoin de franchissement est à proximité des berges. Le tunnel foré me semble incompatible avec notre typologie de besoins, à proximité du centre-ville. La seule solution qui semble concevable vu nos besoins, c'est le tunnel version caissons immergés.

Direction de la communication Nantes Métropole - mai 2015 - SNM01661 / 16